

Самойленко Богдан Віталійович. Кандидат економічних наук, докторант, Волинський національний університет імені Лесі Українки.

45601, Волинська область, село Липини, вул. Роксолани, 7

e-mail: samoilenko.Bohdan@vnu.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-2380-314X>

Янчук Ігор Леонідович. Працівник банківського сектору Волинського національного університету імені Лесі Українки.

43025, Волинська область, місто Луцьк, вул. Спокійна, 7

ORCID: <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0009-0005-9110-5055>

email: jan4uk.igor@gmail.com

ЕВОЛЮЦІЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ЛОГІСТИЧНІЙ СФЕРІ

Анотація. У статті узагальнено еволюцію форм державного регулювання в логістичній сфері. Архітектоніка системи державного регулювання в логістиці передбачає структурований і комплексний підхід до управління логістичними процесами на державному рівні. Вона включає кілька основних компонентів, які взаємодіють для забезпечення ефективного функціонування ринку логістичних послуг. Дослідження архітектоніки логістичних систем дозволяє чітко визначити їх структуру та функціональні зв'язки, що значно впливає на ефективність управління матеріальними потоками. Мікрологістичні, металогістичні, мезологістичні, макрологістичні та глобальні логістичні системи мають свої особливості державного регулювання. Глобальна логістична система є інтегрованою мережею, яка забезпечує ефективний рух товарів на міжнародному рівні, підтримуючи сталий розвиток і конкурентоспроможність. Державне регулювання логістики в Україні здійснюється через прямі та непрямі форми, кожна з яких має свої особливості та переваги. Баланс між державним контролем і свободою ринку є ключовим для ефективного регулювання логістики. Пряме та непряме регулювання можуть застосовуватися разом для досягнення оптимальних результатів, враховуючи історичний контекст і специфічні потреби країни. Впровадження цифрових технологій та інновацій є важливим елементом сучасного державного регулювання логістичних послуг. Цифровізація, зокрема створення державної логістичної блокчейн-платформи (DLBP), може значно підвищити прозорість, ефективність і безпеку логістичних операцій на національному рівні. DLBP об'єднує різних учасників логістичного процесу, забезпечуючи актуальний обмін даними та автоматизацію бізнес-процесів, що знижує бюрократичні бар'єри, скорочує паперову роботу, оптимізує маршрути і ресурси, а також сприяє зниженню витрат і затримок. Результати досліджень вказують на те, що розвиток науково-дослідної бази у сфері логістики може забезпечити наукове обґрунтування ефективних моделей управління ланцюгами постачань. Інвестиції в освіту та підготовку кадрів для логістичної галузі є ще одним важливим елементом успішного державного регулювання. Формування професійної спільноти, яка володіє сучасними знаннями та навичками у сфері логістики, сприятиме підвищенню загальної конкурентоспроможності національної економіки.

Ключові слова: державне регулювання, архітектоніка системи, логістика, логістична сфера, логістичне регулювання.

Samoilenko Bohdan . PhD, Doctoral researcher at Lesya Ukrainka Volyn National University Roksolany str, 7, Lypyny, Volyn region, 45601, Ukraina.

Janchuk Igor . Employee of the banking sector 43025, Волинська область, місто Луцьк, вул. Спокійна, 7

EVOLUTION OF FORMS OF STATE REGULATION IN THE LOGISTICS SPHERE

Abstract. The article summarizes the evolution of forms of state regulation in the logistics sphere. The architecture of the system of state regulation in logistics involves a structured and complex approach to the management of logistics processes at the state level. It includes several main components that interact to ensure the efficient functioning of the logistics services market. The study of the architecture of logistics systems makes it possible to clearly define their structure and functional relationships, which significantly affects the effectiveness of material flow management. Micrologistics, metallogistics, mesologistics, macrologistics and global logistics systems have their own peculiarities of state regulation. The global logistics system is an integrated network that ensures the efficient movement of goods at the international level, supporting sustainable development and competitiveness. State regulation of logistics in Ukraine is carried out through direct and indirect forms, each of which has its own characteristics and advantages. The balance between state control and market freedom is key to effective regulation of logistics. Direct and indirect regulation can be used together to achieve optimal results, taking into account the historical context and specific needs of the country. The implementation of digital technologies and innovations is an important element of modern state regulation of logistics services. Digitization, in particular the creation of a state logistics blockchain platform (DLBP), can significantly increase the transparency, efficiency and security of logistics operations at the national level. DLBP unites various participants in the logistics process, providing up-to-date data exchange and automation of business processes, which reduces bureaucratic barriers, reduces paperwork, optimizes routes and resources, and also contributes to reducing costs and delays. Research results indicate that the development of a scientific research base in the field of logistics can provide a scientific basis for effective supply chain management models. Investment in education and personnel training for the logistics industry is another important element of successful government regulation. The formation of a professional community that possesses modern knowledge and skills in the field of logistics will contribute to increasing the overall competitiveness of the national economy.

Keywords: state regulation, system architecture, logistics, logistics sphere, logistics regulation.

Вступ. Перехід України до ринкової економіки супроводжується численними проблемами, вирішення яких ускладнено через нестачу відповідних теоретичних досліджень. Однією з таких проблем є розробка державної стратегії регулювання логістичних систем, яка необхідна для ефективного управління товаропотоками. Наразі в Україні розвиток логістичних систем знаходиться на недостатньо високому рівні. Відсутність належного інформаційного забезпечення процесу управління товарними потоками, нерозвинена мережа великих логістичних операторів та науково-дослідних інститутів, які могли б займатися питаннями логістики та надавати підприємствам необхідну інформацію або проводити відповідні дослідження на комерційній основі, є суттєвими перепонами для розвитку галузі.

Мета. Метою цієї публікації є детальне дослідження архітектури системи та еволюції форм державного регулювання в логістичній сфері.

Постановка проблеми. Перехід України до ринкової економіки породив численні проблеми, вирішення яких ускладнюється через брак відповідних теоретичних досліджень. Однією з таких проблем є розробка державної стратегії регулювання логістичних систем, необхідної для ефективного управління товаропотоками. На жаль, сьогодні в Україні формування логістичних систем залишається на недостатньо високому рівні. Відсутність адекватного інформаційного забезпечення процесу управління товарними потоками, недостатньо розвинута мережа великих логістичних операторів та науково-дослідних інститутів, які могли б займатися питаннями логістики та надавати підприємствам на комерційній основі необхідну інформацію або проводити відповідні дослідження, є серйозними перепонами на шляху розвитку галузі [2].

Архітектура системи державного регулювання в логістиці передбачає структурований і комплексний підхід до управління логістичними процесами на державному рівні, що включає кілька основних компонентів, які взаємодіють між собою для забезпечення ефективного функціонування ринку логістичних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зокрема, Окландер М. А. розглядає поняття «логістична система» як організаційно-управлінський механізм, спрямований на досягнення високого рівня інтеграції логістичних функцій шляхом структурних перетворень у системі управління (відділ логістики) та впровадження управлінських процедур (операційних систем). Основою таких процедур є планування постачання, підтримка виробництва та фізичний розподіл як єдиного матеріального потоку. Він також розробив методику обчислення агрегованого показника ефективності функціонування логістичної системи [6].

З огляду на це, сучасні дослідження зосереджуються на оптимізації логістичних процесів через впровадження новітніх технологій та інноваційних управлінських підходів. Використання складних алгоритмів планування та прогнозування дозволяє мінімізувати витрати та підвищити ефективність управління ресурсами.

Разом з тим, Пушкар М. С. підкреслює, що логістичні системи вписуються в загальноприйняте поняття «системи», оскільки вони також складаються з системоутворюючих елементів, які тісно взаємопов'язані між собою, мають впорядковані зв'язки і формують певну структуру з наперед визначеними властивостями [12]. Дослідник описує специфічні атрибути логістичних систем, які дозволяють класифікувати їх як складні системи. Дані системи характеризуються високим рівнем взаємодії між численними елементами, такими як постачальники, дистриб'ютори, споживачі та інші учасники логістичного ланцюга.

Нам особливо імponує думка вчених [7, 9, 10, 17], які визначають логістичну систему як спеціалізовану інтеграцію логістичних компонентів у межах конкретної економічної системи, що спрямована на максимізацію ефективності трансформаційних процесів матеріального потоку, адже цей процес передбачає узгоджене та скоординоване управління різноманітними логістичними функціями, включаючи транспортування, складування, обробку замовлень, а також управління запасами і інформаційними потоками.

Подібно до підходу Є. Крикавського, який описує логістичну систему як "адаптивну систему зі зворотним зв'язком, що виконує різноманітні логістичні функції та операції, складається, здебільшого, з кількох підсистем і має досить розвинені зв'язки із зовнішнім середовищем", можна розглядати логістичну систему як складну динамічну структуру, яка адаптується до змін у навколишньому середовищі через інтегровані механізми зворотного зв'язку, що дозволяють їй виконувати специфічні логістичні функції та операції [3, 4].

Визначення логістичної системи, запропоноване Є. Крикавським, надає комплексне розуміння цієї категорії, акцентуючи увагу на її адаптивності, структурі та взаємозв'язках. Це визначення підкреслює важливість адаптивних можливостей системи у відповідь на зміни ринкових умов та технологічних інновацій.

Сучасна методологія класифікації систем розділяється на два основні підходи: змістовно-організаційний, який базується на природі системи та рівні її

організації, та гносеологічний, де критерії класифікації визначаються метою дослідження. У подальшій роботі ми будемо застосовувати саме гносеологічний підхід, оскільки підтримуємо думку науковця [16, с. 85], що для адекватного відображення суттєвих властивостей системи необхідно обирати класифікаційні ознаки відповідно до мети дослідження.

Хвищун Н. стверджує, що загальна мета класифікації полягає в пізнанні системи через адекватне відображення її суттєвих характеристик. Для цього пропонує використовувати "паралельний" принцип класифікації, який відрізняється від традиційного послідовного (ієрархічного) підходу. Паралельний принцип дозволяє більш чітко та гнучко визначати класи за всією сукупністю класифікаційних ознак, що забезпечує більш повне і точне відображення складних систем.

Ієрархічний рівень логістичних систем визначає їх структуру та функціональні взаємозв'язки, що значно впливає на ефективність управління матеріальними потоками. Між тим, ми підтримуємо інституціональний поділ за Є. Крикавським та Н. Чернопиською, котрі структурували логістичні системи наступним чином: мікрологістична система; металогістична система; мезологістична система; макрологістична система; глобальна логістична система [3, с.33-42; 4, с. 103-127].

Виклад основного матеріалу. Мікрологістичні системи створені для ефективного управління та раціоналізації матеріальних потоків, а також супутніх їм фінансових та інформаційних потоків у виробничих процесах і ланцюгах постачання та збуту. Включають в себе методики та інструменти, що дозволяють оптимізувати внутрішні логістичні процеси на підприємствах, забезпечуючи злагоджену роботу всіх елементів ланцюга створення доданої вартості [16].

Мікрологістична система - це система управління логістичними процесами в межах одного підприємства. Державне регулювання мікрологістичної системи має свої особливості, які відрізняються від регулювання інших логістичних систем, зокрема: мінімальне втручання держави; встановлення стандартів; стимулювання інновацій.

Держава прагне мінімізувати інтервенцію в функціонування мікрологістичних систем. Це зумовлено тим, що підприємства здатні самостійно оптимізувати та управляти своїми логістичними ланцюгами завдяки власним компетенціям і використанню сучасних технологій.

У контексті сучасних економічних реалій, дерегуляція мікрологістичних процесів дозволяє суб'єктам господарювання оперативно адаптуватися до ринкових змін та інноваційних викликів. Такий підхід сприяє підвищенню рівня конкурентоспроможності підприємств, оскільки вони можуть вільно використовувати індивідуально розроблені стратегії логістичного менеджменту, впроваджувати автоматизовані системи управління запасами (Warehouse Management Systems, WMS), застосовувати передові технології у сфері транспортування та дистрибуції.

Важивим є той факт, що держава запроваджує стандарти безпеки та екологічної стійкості у сфері логістичних процесів, адже це є критично важливим для забезпечення захисту громадян і навколишнього середовища. Інституційні механізми регулювання спрямовані на мінімізацію ризиків, пов'язаних з транспортуванням та зберіганням товарів, а також на зменшення негативного впливу логістичної діяльності на екосистеми.

Запровадження державних нормативів щодо екологічної ефективності та безпеки дозволяє досягти сталого розвитку логістичної інфраструктури. Використання передових технологій для моніторингу та контролю логістичних ланцюгів сприяє підвищенню прозорості та відповідності нормативним вимогам. Ці заходи включають впровадження стандартів ISO, використання екологічно чистих транспортних засобів та застосування передових методів управління викидами.

Регулювання логістичних процесів з урахуванням принципів сталого розвитку та екологічної відповідальності сприяє зменшенню вуглецевого сліду і зміцненню репутації держави на міжнародній арені, що також підвищує

конкурентоспроможність національних компаній, які відповідають сучасним стандартам екологічної безпеки та стійкості.

Таким чином, державне регулювання логістичних процесів через встановлення стандартів безпеки та екологічної стійкості є необхідним інструментом для захисту громадського здоров'я, збереження природних ресурсів та забезпечення сталого економічного розвитку.

В рамках мікрологістичної системи держава може здійснювати фіскальні стимули та інші економічні заходи для сприяння впровадженню інноваційних технологій у сфері логістики. Надання податкових пільг, субсидій та грантів може суттєво покращити інвестиційний клімат для підприємств, стимулюючи їх до модернізації та оптимізації логістичних процесів.

Такі заходи спрямовані на зниження фінансового навантаження на бізнес і створення сприятливих умов для розвитку технологічних інновацій. Наприклад, впровадження систем автоматизації, використання штучного інтелекту та аналітики великих даних можуть значно підвищити ефективність управління ланцюгами постачання, скоротити витрати та поліпшити обслуговування клієнтів.

Додатково, держава може запроваджувати регуляторні реформи, що спрощують процедури отримання дозволів та ліцензій для впровадження нових технологій, а також сприяти розвитку інфраструктури, необхідної для підтримки інновацій. Інвестування у розвиток транспортних коридорів, логістичних хабів та цифрових платформ є ключовим фактором у створенні конкурентоспроможного логістичного середовища.

Ефективна взаємодія між державними органами та приватним сектором є критичною для успішної реалізації таких ініціатив. Публічно-приватне партнерство дозволяє об'єднати ресурси та експертизу обох сторін, забезпечуючи оптимальні умови для впровадження передових логістичних рішень.

Металогістична система характеризується інтенсивною участю держави в її регулюванні та розвитку. Держава відіграє ключову роль у встановленні регулятивних рамок, що забезпечують справедливу конкуренцію на ринку

логістичних послуг та включають антимонопольні закони, стандарти безпеки, а також екологічні вимоги, які сприяють формуванню рівних умов для всіх учасників ринку. Крім того, держава активно інвестує у розвиток логістичної інфраструктури, що є критичним для ефективного функціонування металогістичної системи. В першу чергу це фінансування будівництва та модернізації транспортних коридорів, портів, складів та інших логістичних об'єктів. Державні інвестиції сприяють зниженню витрат на перевезення та покращенню доступності логістичних послуг для бізнесу та населення.

Для стимулювання співпраці між логістичними операторами держава може застосовувати різноманітні економічні інструменти, такі як субсидії, податкові пільги та гранти, тим самим розвивати спільні проекти, що підвищують ефективність логістичних процесів та сприяють впровадженню інноваційних технологій. Зокрема, стимулювання інтеграції цифрових платформ, систем управління ланцюгами постачання та автоматизованих логістичних рішень дозволяє значно підвищити прозорість та швидкість логістичних операцій.

Щодо мезологістичної системи, то це досить складна структура, в якій держава відіграє центральну роль у встановленні та регулюванні логістичних процесів, адже державне управління здійснюється через впровадження законодавчих та нормативних актів, які визначають основні правила та стандарти функціонування галузі. Це включає регламентацію транспортної інфраструктури, стандартизацію логістичних послуг, а також контроль за виконанням екологічних та безпекових норм. Одним із важливих напрямків державного регулювання є стимулювання інвестицій у розвиток логістичної інфраструктури, що включає будівництво нових транспортних коридорів, модернізацію існуючих об'єктів та впровадження інноваційних технологій.

Держава також має можливість створювати державні логістичні підприємства, які виконують стратегічні завдання в умовах ринкової економіки. Такі компанії можуть забезпечувати функціонування критично важливих інфраструктурних об'єктів, надавати логістичні послуги в умовах надзвичайних ситуацій, а також

брати участь у міжнародних логістичних проектах, сприяючи інтеграції національної економіки у глобальні транспортні мережі.

Участь у міжнародних логістичних проектах є ще одним важливим аспектом державної політики у сфері логістики. Через участь у таких проектах, як, наприклад, міжнародні транспортні коридори та інтеграційні угоди, держава сприяє розвитку транскордонної співпраці, покращенню умов для міжнародної торгівлі та залученню іноземних інвестицій з метою зростання економічної ефективності та конкурентоспроможності національної логістичної системи.

Макрологістична система охоплює комплексну мережу логістичних процесів та інфраструктур на глобальному рівні, забезпечуючи ефективний рух товарів, послуг та інформації між країнами. Науковці [5, с.31; 1, с. 30] визначають її як певну інфраструктуру економіки регіону, країни або групи країн, яка функціонує завдяки інтеграції національних логістичних систем і міжнародному співробітництву, спрямованому на досягнення синергії в глобальних ланцюгах постачань.

Міжнародне співробітництво у сфері логістики відіграє ключову роль у формуванні стійких і конкурентоспроможних логістичних систем. Основою такого співробітництва є розвиток міжнародних стандартів та регуляторних механізмів, які забезпечують узгодженість і взаємодію між різними країнами.

Важливу роль у цьому процесі відіграють міжнародні організації, такі як Світова торгова організація (СТО). Останні встановлюють правила та норми, що регулюють міжнародну торгівлю та логістику, сприяючи зменшенню бар'єрів і уніфікації процедур. Наприклад, СТО розробляє та впроваджує стандарти, котрі стосуються митних процедур, транспортних перевезень і управління ланцюгами постачань.

Держави активно укладають двосторонні та багатосторонні угоди про співпрацю у сфері логістики, що спрямовані на створення сприятливих умов для розвитку логістичних інфраструктур, спрощення митних процедур і покращення транспортної доступності. Такі угоди часто включають положення про спільне

фінансування інфраструктурних проєктів, обмін технологіями та досвідом, а також координацію зусиль з удосконалення логістичних процесів.

Сучасні економічні терміни та концепції, такі як глобалізація ланцюгів постачань, інтермодальні перевезення та цифрові логістичні платформи, значно впливають на міжнародне співробітництво в логістиці. Глобалізація ланцюгів постачань передбачає інтеграцію виробничих і логістичних процесів на міжнародному рівні, що дозволяє знижувати витрати та підвищувати ефективність. Інтермодальні перевезення, які поєднують різні види транспорту, сприяють оптимізації логістичних маршрутів і зменшенню впливу на навколишнє середовище.

Таким чином, макрологістична система та міжнародне співробітництво у сфері логістики є невід'ємними компонентами сучасної глобальної економіки, адже спрямовані на створення інтегрованих, ефективних та стійких логістичних ланцюгів, що забезпечують безперервний рух товарів і послуг по всьому світу.

Формування інтегрованої глобальної логістичної системи є надзвичайно важливим етапом у розвитку світової економіки. Це передбачає створення цілісної архітектури, яка забезпечить безперервність та ефективність логістичних процесів на міжнародному рівні. Основними аспектами цього процесу є гармонізація національних логістичних систем, що дозволяє знизити бар'єри між країнами і підвищити конкурентоспроможність.

У рамках цих зусиль особливу увагу приділяють розвитку інформаційних технологій, які відіграють ключову роль у спрощенні міжнародних логістичних операцій. Сучасні цифрові платформи, засновані на принципах автоматизації та інтеграції, сприяють обміну даними між різними учасниками логістичного ланцюга, зокрема постачальниками, перевізниками та замовниками.

Отже, створення єдиної глобальної логістичної системи є складним і багатоаспектним процесом, який вимагає скоординованих зусиль на всіх рівнях - від державних органів до приватних компаній. Гармонізація національних підходів і впровадження сучасних інформаційних технологій є ключовими

умовами для досягнення успіху в цій важливій сфері, що безпосередньо впливає на глобальну економічну інтеграцію та розвиток міжнародної торгівлі.

Дослідивши концептуалізацію механізму регулювання ринку логістичних послуг та виділивши, що саме державне регулювання відіграє суттєву роль у функціонуванні даного сектору, забезпечуючи його ефективність, прозорість та відповідальність суспільним інтересам, на нашу думку, доцільно більше уваги приділити формам державного регулювання (рис. 1).

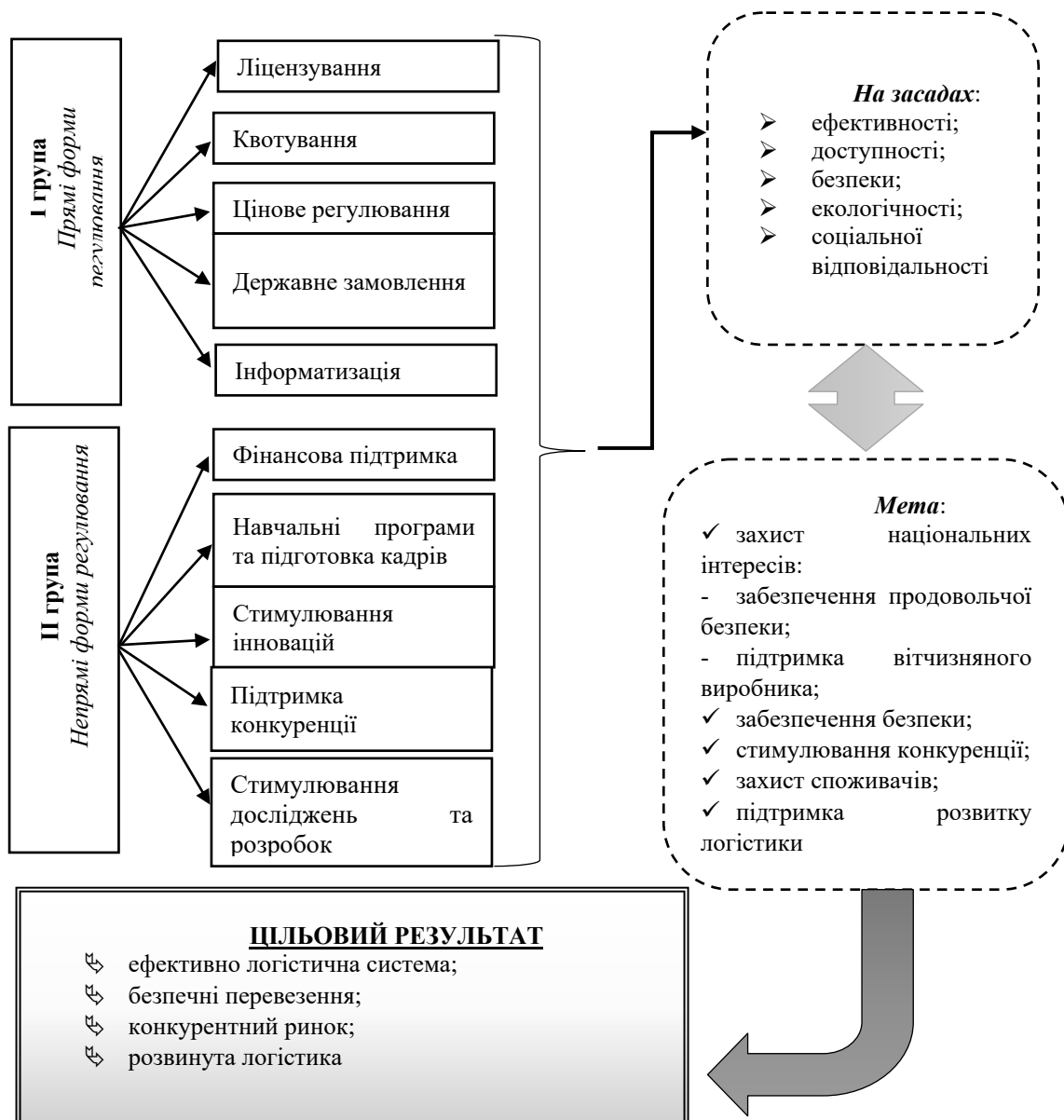


Рис. 1. - Компоненти державного регулювання в логістиці.

Джерело: сформовано автором з використанням: [8, 11, 13, 14, 15].

Отже, державне регулювання логістики в Україні здійснюється за допомогою різноманітних форм, які ми виокремили в дві основні групи: прямі форми регулювання; непрямі форми регулювання.

Наведений розподіл державного регулювання ґрунтується на декількох ключових факторах.

1. Рівень втручання держави:

- пряме регулювання означає безпосередню участь державних органів у логістичних операціях, що включає встановлення нормативно-правових актів, контроль за дотриманням стандартів та вимог, а також здійснення нагляду за ефективністю логістичних процесів. Державне втручання може проявлятися через запровадження різноманітних ліцензій, квот, митних зборів та інших адміністративних інструментів, що регулюють діяльність логістичних компаній та впливають на їхні операційні процеси;

- непряме регулювання логістичних послуг передбачає створення сприятливих умов для розвитку галузі, при цьому уникаючи прямого втручання у внутрішні логістичні процеси. Цей підхід акцентує увагу на системних і стратегічних аспектах, що сприяють довгостроковому економічному зростанню та інноваціям, а саме: фінансова підтримка, створення сприятливого середовища, стимулювання інновацій та підтримка конкуренції;

2. Ефективність та гнучкість:

- пряме державне регулювання логістичних послуг може бути ефективним, коли уряд має чітку стратегію та розуміння функціонування логістичної системи при запровадженні жорстких нормативних актів, які сприяють стабільності та передбачуваності в галузі. Однак, пряме регулювання має свої обмеження, зокрема, воно часто характеризується низькою адаптивністю до швидкоплинних змін ринкових умов. Недоліком такого регулювання є його інертність, що може призводити до зниження конкурентоспроможності та інноваційного потенціалу логістичної галузі. Ригідні нормативні рамки можуть стримувати розвиток нових технологій та бізнес-моделей, що важливо у світлі глобальних економічних

трансформацій. Традиційні методи регулювання можуть не враховувати специфічних потреб окремих сегментів ринку, що знижує їх ефективність. Для підвищення гнучкості регуляторної політики важливо використовувати сучасні інструменти економічного менеджменту, такі як динамічне регулювання та регуляторні пісочниці, що дозволяють урядам швидше реагувати на зміни, впроваджувати пілотні проекти та експериментальні нормативні акти, що сприяє швидшому пристосуванню до нових ринкових викликів. Використання методів системної динаміки і стратегічного прогнозування допомагає виявляти потенційні ризики і можливості, що підвищує загальну ефективність регуляторних заходів.

Таким чином, хоча пряме регулювання може забезпечити певний рівень стабільності та передбачуваності, його ефективність значно зростає за умови інтеграції гнучких і адаптивних механізмів, що дозволяє створити баланс між жорстким контролем і необхідною свободою для розвитку та інновацій у логістичній сфері.

Непряме регулювання логістичних послуг характеризується більшою гнучкістю та здатністю адаптуватися до динамічних змін ринкових умов. Такі механізми регулювання включають використання економічних стимулів, податкових пільг, субсидій та інших інструментів економічного впливу, які спонукають приватний сектор до саморегуляції та інновацій. Це дозволяє бізнесу оперативно реагувати на зміни в попиті та пропозиції, впроваджувати нові технології та оптимізувати логістичні процеси відповідно до ринкових викликів. Проте, через відсутність прямого контролю держави над логістичними операціями, такі підходи можуть бути менш ефективними у досягненні конкретних стратегічних цілей. Непряме регулювання не завжди забезпечує необхідний рівень координації та синхронізації дій між різними учасниками ринку. Це може призвести до фрагментації логістичних ланцюгів та втрати контролю над критичними елементами інфраструктури, що є особливо важливим в умовах глобалізації та інтеграції світової економіки.

Більш того, непряме регулювання може вимагати значних зусиль з боку держави у сфері моніторингу та оцінки ефективності використовуваних інструментів. Необхідність у постійному аналізі ринкових тенденцій та адаптації регуляторних механізмів потребує високого рівня компетентності та гнучкості від державних органів. У результаті, ефективність такого підходу залежить від здатності держави своєчасно і адекватно реагувати на зміни у зовнішньому середовищі та внутрішніх умовах ринку;

Баланс між державним контролем та свободою ринку забезпечується за наступних умов.

1. Пряме регулювання. Цей метод підвищує рівень державного впливу на логістичну інфраструктуру. Такий підхід може бути обґрунтованим у певних ситуаціях, зокрема, коли йдеться про захист стратегічних національних інтересів або гарантування безпеки. У цих випадках держава вживає заходів для регулювання ринку, встановлюючи нормативні акти та контролюючи їх виконання з метою запобігання ризикам, пов'язаним з критично важливими логістичними операціями. Підвищений державний контроль у логістиці може включати обмеження на іноземні інвестиції у стратегічні інфраструктурні об'єкти, запровадження вимог до локалізації виробництва та послуг, а також встановлення жорсткіших стандартів безпеки та якості. Наприклад, у випадку транспортування небезпечних вантажів держава може встановити суворі правила для запобігання аваріям і мінімізації потенційної шкоди навколишньому середовищу;

2. Непряме регулювання. Воно дає більше свободи логістичним компаніям. Застосування менш жорстких нормативних актів сприяє активізації інноваційних процесів і посиленню конкурентоспроможності в галузі. В умовах опосередкованого регулювання компанії мають змогу експериментувати з новітніми технологіями та бізнес-моделями, що, у свою чергу, сприяє диверсифікації ринку та підвищенню ефективності логістичних послуг. Крім того, цей підхід може сприяти більшій гнучкості та адаптивності логістичних

операторів до швидкоплинних змін у світовій економіці та глобальних ланцюгах постачання;

Розглянемо історичний контекст виникнення балансу між державним контролем та свободою ринку. Пряме регулювання було більш поширеним в минулому, коли держава відігравала більш активну роль в економіці. У той час держава активно контролювала різні аспекти економіки, виконуючи функції планування та управління виробництвом, розподілом ресурсів і визначенням цінової політики. Цей підхід, відомий як державний дирижизм, дозволяв урядам підтримувати стабільність економіки, регулювати монополії та забезпечувати соціальну справедливість.

У сучасних економічних умовах все більшого поширення набуває непряме регулювання, яке передбачає створення державою оптимальних умов для функціонування та розвитку ринкової економіки. Такий підхід спрямований на стимулювання саморегуляції ринкових суб'єктів через механізми впливу, які не є безпосередніми директивними заходами. Важливо зазначити, що не існує єдиної "правильної" форми державного регулювання логістики. Найбільш ефективним буде поєднання прямих та непрямих інструментів, яке буде відповідати конкретним умовам країни та галузі. У контексті глобалізації та інтеграції світових ринків, держава також зосереджується на гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами, що підвищує конкурентоспроможність вітчизняних підприємств на світовій арені. Особливу роль відіграє також підтримка малого та середнього бізнесу, який є основою економічної стабільності та розвитку.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Дослідження архітекtonіки логістичних систем дозволяє чітко визначити їх структуру та функціональні взаємозв'язки, що суттєво впливає на ефективність управління матеріальними потоками. Мікрологістичні, металогістичні, мезологістичні, макрологістичні та глобальні логістичні системи відрізняються специфікою державного регулювання. Для мікрологістичних систем характерне мінімальне

державне втручання з акцентом на встановлення стандартів і стимулювання інновацій. Металогістичні системи потребують інтенсивної участі держави, включаючи регулювання конкуренції та інвестиції в інфраструктуру. Мезологістичні системи вимагають комплексного державного управління через законодавчі та нормативні акти, тоді як макрологістичні системи акцентують на міжнародному співробітництві і гармонізації регулювань.

Державне регулювання логістики в Україні здійснюється за допомогою прямих та непрямих форм, кожна з яких має свої специфічні особливості та переваги. Пряме регулювання передбачає безпосередню участь державних органів у логістичних операціях, що включає встановлення нормативно-правових актів, контроль за дотриманням стандартів та вимог, а також здійснення нагляду за ефективністю логістичних процесів, що забезпечує певний рівень стабільності та передбачуваності в галузі, хоча може бути менш гнучким та адаптивним до швидких змін ринку. Непряме регулювання, навпаки, акцентує увагу на створенні сприятливих умов для розвитку логістичної галузі через економічні стимули, податкові пільги та субсидії, сприяючи розвитку інновацій та саморегуляції, дозволяючи бізнесу оперативно реагувати на зміни в попиті та пропозиції. Однак, відсутність прямого контролю може призводити до фрагментації логістичних ланцюгів та втрати контролю над критичними елементами інфраструктури.

Список використаних джерел:

1. Гуторов О. І., Прозорова Н. В., Прозоров Р. Г. Формування логістичних систем в сільському господарстві : монографія. Харків : Цифрова друкарня № 1, 2013. 259 с.
2. Дикань В. Л., Панчишин Я. М. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. № 26, 2009. С. 60-63. URL: https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:qzj6xUepO4EJ:scholar.google.com/&hl=uk&as_sdt=0,5
3. Крикавський Є.В. Логістичне управління: Підручник. – Львів: Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2005. 684 с. URL: <https://vlp.com.ua/node/450>
4. Крикавський Є.В., Чернописька Н.В. Логістичні системи: Навч. посібник. Львів: Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2009. 264 с.
5. Малюта Л. Я., Шерстюк Р. П. Курс лекцій з дисципліни «Логістика». Тернопіль : Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя, 2017. 139 с. URL: <http://elartu.tntu.edu.ua/handle/lib/21144>

- 6.Окландер М. А. Формування логістичних систем підприємств: автореферат дисертації на здобуття наук. ступеня доктора економічних наук. Одеса, 2003. 38 с. URL: <http://mail.disslib.org/formuvannja-lohistrychnykh-system-pidpryyemstv.html>
- 7.Павлов К.В. Реалізація енергоощадних заходів на регіональних ринках нерухомості Волинської області: Фінансовий аспект [Електронний ресурс]. Електронне фахове видання Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2017. №7. С.197-202. URL: <http://www.easterneurope-ebm.in.ua/-2017-ukr>
- 7.Павлов К.В. Регулювання інвестиційно-житлових відносин в Україні: монографія. Рівне: НУВГП, 2013. 230 с. URL:<https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/10688>
- 8.Павлов К.В. Фінансово-бюджетні механізми реалізації антимонопольної політики на ринку житлової нерухомості України: регіональний контекст. Науковий журнал "Економічний форум". №1, 2018. С. 73–80.
- 9.Павлова О., Держай О., Деркач О., Сацик В. Аналіз Ефективності Функціонування Банківського Сектору України. Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2023. №2 (316). С. 259-264. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-316-2-42>.**
- 10.Павлова О., Держай О., Деркач О., Сацик В. Аналіз Ефективності Функціонування Банківського Сектору України. Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2023. №2 (316). С. 259-264. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-316-2-42>. <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/?p=17574>**
- 11.Пушкар М. С., Богач А. Г., Мельник В. Г. Логістичні системи підприємства: облік, аналіз і аудит: монографія. Тернопіль: Економічна думка, 2007. 202 с.
- 12.Пять ключових технологій для цифрової трансформації в логістиці. URL: <https://www.everest.ua/pyatklyuchovyh-tehnologij-dlya-cyvrovoyi-transformacziyi-v-logistyczi/>
- 13.Стрішенець О.М. Аналітичний огляд фінансової стійкості підприємства. Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки : журнал. Луцьк : Вежа-Друк, 2018. № 3(15). С. 58-66.
- 14.Стрішенець О.М. Маркетингове дослідження фінансово-економічних результатів та стратегічних позицій виробників кавової продукції в Україні. Український журнал прикладної економіки. 2018. Том. 3. №3. С. 219-227
- 15.Хвищун Н.В. Теоретичні підходи до класифікації логістичних систем. *Ефективна економіка*, № 3, 2009. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=80>
- 16.Zaloznova Yu., Trushkina N. Management of logistic activities as a mechanism for providing sustainable development of enterprises in the digital economy. *Virtual Economics*. 2019. Vol. 2. No 1. P. 63-80. [https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01\(4\)](https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01(4)).

References

- 1.Hutorov O. I., Prozorova N. V., Prozorov R. H. Formuvannya lohistrychnykh system v sil's'komu hospodarstvi : monohrafiya. Kharkiv :[Formation of logistics systems in agriculture: monograph]. Tsyfrova drukarnya № 1, 2013. 259 s.
- 2.Dykan' V. L., Panchyshyn YA. M. Osnovy lohistrychnoyi intehratsiyi pry formuvanni lohistrychnykh system. [Basics of logistic integration in the formation of logistic systems]. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. № 26, 2009. S. 60-63. URL: https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:qzj6xUepO4EJ:scholar.google.com/&hl=uk&as_sdt=0,5
- 3.Krykavs'kyu YE.V. Lohistrychne upravlinnya: Pidruchnyk. [Logistics management: Textbook]. L'viv: Vydavnytstvo Natsional'noho universytetu "L'vivs'ka politehnika",2005. 684 s. URL: <https://vlp.com.ua/node/450>
- 4.Krykavs'kyu YE.V., Chornopys'ka N.V. Lohistrychni systemy: Navch. posibnyk. [Logistics systems: Education. manual.]. L'viv: Vydavnytstvo Natsional'noho universytetu "L'vivs'ka politehnika", 2009. 264 s.

- 5.Malyuta L. YA., Sherstyuk R. P. Kurs leksiy z dystsypliny «Lohistyka».[Course of lectures on the discipline "Logistics"]. Ternopil' : Ternopil's'kyy natsional'nyy tekhnichnyy universytet im. Ivana Pulyuya, 2017. 139 s. URL: <http://elartu.tntu.edu.ua/handle/lib/21144>
- 6.Oklander M. A. Formuvannya lohistychnykh system pidpryyemstv: avtoreferat dysertatsiyi na zdobuttya nauk. stupenya doktora ekonomichnykh nauk. [Formation of logistics systems of enterprises: abstract of a dissertation for obtaining sciences. degree of Doctor of Economic Sciences]. Odesa, 2003. 38 s. URL: <http://mail.disslib.org/formuvannja-lohistychnykh-system-pidpryyemstv.html>
- 7.Pavlov K.V. Realizatsiya enerhooshchadnykh zakhodiv na rehional'nykh rynkakh nerukhomosti Volyns'koyi oblasti: [Implementation of energy-saving measures in the regional real estate markets of the Volyn region: Financial aspect]. Finansovyy aspekt. Elektronne fakhove vydannya Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnya. 2017. №7. S.197-202. URL: <http://www.easterneurope-ebm.in.ua/-2017-ukr>
- 8.Pavlov K.V. Rehulyuvannya investytsiyno-zhytlovykh vidnosyn v Ukraini: monohrafiya. [Regulation of investment and housing relations in Ukraine: monograph]. Rivne: NUVHP, 2013. 230 s. URL:<https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/10688>
- 9.Pavlov K.V. Finansovo-byudzhetni mekhanizmy realizatsiyi antymonopol'noyi polityky na rynku zhytlovoi nerukhomosti Ukrainy: rehional'nyy kontekst.[Financial and budgetary mechanisms for the implementation of antimonopoly policy in the residential real estate market of Ukraine: regional context]. Naukovyy zhurnal "Ekonomichnyy forum". №1, 2018. S. 73–80.
- 10.Pavlova O., Derzhay O., Derkach O., Satsyk V. Analiz Efektyvnosti Funktsionuvannya [Analysis of the Effectiveness of the Banking Sector of Ukraine]. Bankivs'koho Sektoru Ukrainy. Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu. Ekonomichni nauky. 2023. №2 (316). С. 259-264. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-316-2-42>
- 11.Pavlova O., Derzhay O., Derkach O., Satsyk V. Analiz Efektyvnosti Funktsionuvannya Bankivs'koho Sektoru Ukrainy. Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu. [Analysis of the Effectiveness of the Banking Sector of Ukraine]. Ekonomichni nauky. 2023. №2 (316). С. 259-264. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-316-2-42>. <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/?p=17574>
- 12.Pushkar M. S., Bohach A. H., Mel'nyk V. H. Lohistychni systemy pidpryyemstva: oblik, analiz i audyt: monohrafiya. [Logistic systems of the enterprise: accounting, analysis and audit: monograph]. Ternopil': Ekonomichna dumka, 2007. 202 s.
- 13.Pyat' klyuchovykh tekhnolohiy dlya tsyfrovoyi transformatsiyi v lohistytsi. [Five key technologies for digital transformation in logistics]. URL: <https://www.everest.ua/pyatklyuchovyh-tehnologij-dlya-cyfrovoyi-transformacziyi-v-logistyczi/>
- 14.Strishenets' O.M. Analitychnyy ohlyad finansovoyi stiykosti pidpryyemstva. [Analytical review of the financial stability of the enterprise]. Ekonomichnyy chasopys Skhidnoyevropeys'koho natsional'noho universytetu imeni Lesi Ukrayinky : zhurnal. Luts'k : Vezha-Druk, 2018. № 3(15). S. 58-66. URL: <http://ujae.wunu.edu.ua/index.php/ujae/article/view/307/301>
- 15.Khvyshchun N.V. Teoretychni pidkhody do klasyfikatsiyi lohistychnykh system. [Theoretical approaches to the classification of logistics systems]. Efektyvna ekonomika, № 3, 2009. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=80>
- 16.Khvyshchun N.V. Teoretychni pidkhody do klasyfikatsiyi lohistychnykh system. [Theoretical approaches to the classification of logistics systems]. Efektyvna ekonomika, № 3, 2009. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=80>
- Zaloznova Yu., Trushkina N. Management of logistic activities as a mechanism for providing sustainable development of enterprises in the digital economy. Virtual Economics. 2019. Vol. 2. No 1. P. 63-80. [https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01\(4\)](https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01(4))

Надійшла до редакції 19.05.2024 р.